

LANDSCOURANT

VAN ARUBA

JAARGANG: 1992 — 23 OKTOBER 1992 — EDITIE NO. 22

INDEX — PAGINA

- Abonnementsprijs ingaande 1 januari '90, inclusief portokosten, per jaar bij vooruitbetaling à Afls. 60,-.

- Losse nummers Afls. 4,-.

Uitgever: Directie Wetgeving,
Ministerie van Justitie

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 16 september 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
ROBERT D. MADURO en
NORMA F. RAS, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. J.J. Coutinho

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 30 september 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
JACQUELINE JIMENO HAMBURGET, wonende in Aruba, en
FABIO DUQUE CALLEGO, zonder bekend hoofd- of werkelijk verblijf in Aruba of elders.

De advocaat,
mr. A.J. Swaen

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 26 augustus 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
GERALDINE L. TRIMON en
EUGENE P. HASSELL, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. C.H. Lejuez

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 7 oktober 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
RUBENITA MARIA JOUNG en
HAROLD JOHANNES LA CROES, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. A.J. Swaen

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 23 september 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
LEO GEERMAN, wonende in Aruba, en
GREGORIA INGRID CLARENDA, wonende op Bonaire.

De advocaat,
mr. E.M. Ras

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 26 augustus 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
VELUTRINA NORTHIA VELETIA BERGROK en
LOUIS BERTRANDO BISLIP, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. A. Bikker

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 30 september 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
RUSTICO ELEUTERIO ODUBER en
LUZ STELLA GALVIS, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. A. Bikker

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 7 oktober 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
MARIA FRANCISCA LAMPE en
PEDRO RAMON KROZENDIJK, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. A. Bikker

ECHTSCHEIDING

Bij vonnis van 7 oktober 1992 van het Gerecht in Eerste Aanleg van Aruba is echtscheiding uitgesproken tussen:
PEDRO TROMP en
CECILIA ZORAIDA GOMEZ, beiden wonende in Aruba.

De advocaat,
mr. A. Bikker

LIQUIDATIE

MAPLE MILLS TRADING N.V.

In de op 5 juni 1992 gehouden Algemene Vergadering van Aandeelhouders is besloten tot ontbinding van de vennootschap met ingang van 5 juni 1992.
De rekening en verantwoording is ten kantore van het Handelsregister zomede ten kantore van de vennootschap ter inzage nedergelegd.

De vereffenaar,
Emergo Management Company N.V.

AANKONDIGING

Gina Laureen Kuiperi, moeder-voogdes van het minderjarige kind Gino Rafael Luydens, wonende te Aruba, Emmastraat 49, heeft zich per verzoekschrift gewend tot Zijne Excellentie de Gouverneur van Aruba met het verzoek haar toestemming te verlenen de
geslachtsnaam "LUYDENS"
van bovengenoemde minderjarige
TE VERANDEREN IN "KUIPERI".
Belanghebbende partijen kunnen zich binnen een jaar na heden bij verzoekschrift aan Zijne Excellentie de Gouverneur tegen dit verzoek om geslachtsnaamswijziging verzetten.

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, SIGRID J.B. TORRES, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 7 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:
GISBERTO ALOISIO DIRKSZ, zonder een bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van 23 september 1992 waarbij ten verzoeke van LOURDES MERCEDES ANGELA, de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 20 december 1984 in Aruba met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
SIGRID J.B. Torres

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, SIGRID J.B. TORRES, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 7 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:

GILBERTO DE SOUZA, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van 23 september 1992 waarbij ten verzoeke van BONNY CHRISTINE CUNHA de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 1 juni 1983 te Sao Paulo in Brazil met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
SIGRID J.B. Torres

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, SIGRID J.B. TORRES, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 7 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan:

ANTONIO RAMON VILLA, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders,

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van 9 september 1992 waarbij ten verzoeke van VALETTA MAIRA BERGROK de echtscheiding is uitgesproken tussen partijen, op 1 maart 1990 te Santo Domingo met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
SIGRID J.B. Torres

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, NORMAN E. HART, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 15 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel voor GEZIEN heeft getekend, is aan MILAGROS DEL CORAZON DE JESUS LIRIA-CARBONELL, zonder bekende woon- of verblijfplaats in Aruba of elders

BETEKEND:

een grosse van het vonnis van 7 oktober 1992 waarbij ten verzoeke van RAFAEL ANTONIO GUERRERO, wonende in Aruba, de echtscheiding is uitgesproken, tussen partijen, op 17 augustus 1983 in Aruba met elkander gehuwd.

De deurwaarder,
N.E. Hart

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, NORMAN E. HART, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba van 12 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel hiervan voor GEZIEN heeft getekend, is aan DE NATIONALE INVESTERINGSBANK, gevestigd en kantoorhoudende in Nederland, zonder bekend adres,

BETEKEND:

Een verzoekschrift met de daarop gestelde rechterlijke beschikking van 7 oktober 1992.

Een door mij, deurwaarder, opgemaakt proces-verbaal van 12 oktober 1992, inhoudende conservatoir beslag op het onroerend goed van de PLANTATION BAY BEACH RESORT & CASINO N.V., gevestigd en kantoorhoudende in Aruba, ten verzoek van TROMBONE ASSOCIATES INC., gevestigd en kantoorhoudende te New York, U.S.A., naar de inhoud waarvan hierbij kortheidshalve wordt verwezen.

De deurwaarder,
N.E. Hart

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, NORMAN E. HART, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 12 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel hiervan voor GEZIEN heeft getekend, is aan DRESDNER FORFAITIERUNGS AKTIENGESELLSCHAFT, gevestigd en kantoorhoudende in Zwitserland, zonder bekend adres

BETEKEND:

Een verzoekschrift met de daarop gestelde rechterlijke beschikking van 7 oktober 1992.

Een door mij, deurwaarder, opgemaakt proces-verbaal van 12 oktober 1992, inhoudende conservatoir beslag op het onroerend goed van de PLANTATION BAY BEACH RESORT & CASINO N.V., gevestigd en kantoorhoudende in Aruba, ten verzoek van TROMBONE ASSOCIATES INC., gevestigd en kantoorhoudende te New York, U.S.A., naar de inhoud waarvan hierbij kortheidshalve wordt verwezen.

De deurwaarder,
N.E. Hart

UITGEGEVEN NUMMERS VAN HET AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

Door de minister van Justitie zijn in de jaargang 1992 de volgende nummers van het Afkondigingsblad van Aruba uitgegeven:

No. 99 Landsbesluit van 29 september 1992 no. 2, houdende uitgifte van schatkistpromessen tot een maximum van Afl. 32.000.000,=.

No. 100 Ministeriële regeling van 7 oktober 1992 ter uitvoering van artikel 6 van de Landsverordening in- en uitvoer (AB 1989 no. GT 102) (Regeling economische sancties Haiti)

AANKONDIGING

Bij exploit van mij, NORMAN E. HART, deurwaarder bij het Gerecht in Aruba, van 12 oktober 1992, waarvan een afschrift is gelaten aan de E.A. Heer Officier van Justitie in Aruba, die het origineel hiervan voor GEZIEN heeft getekend, is aan DE NEDERLANDSE PARTICIPATIE MIJ VOOR DE NEDERLANDSE ANTILLEN N.V., gevestigd en kantoorhoudende in Nederland, zonder bekend adres

BETEKEND:

Een verzoekschrift met de daarop gestelde rechterlijke beschikking van 7 oktober 1992.

Een door mij, deurwaarder, opgemaakt proces-verbaal van 12 oktober 1992, inhoudende conservatoir beslag op het onroerend goed van de PLANTATION BAY BEACH RESORT & CASINO N.V., gevestigd en kantoorhoudende in Aruba, ten verzoek van TROMBONE ASSOCIATES INC., gevestigd en kantoorhoudende te New York, U.S.A., naar de inhoud waarvan hierbij kortheidshalve wordt verwezen.

De deurwaarder,
N.E. Hart

Door de minister van Justitie zijn in de jaargang 1992 de volgende nummers van de afzonderlijke afdeling van het Afkondigingsblad van Aruba uitgegeven:

No. GT 1 Ministeriële beschikking van 2 april 1992 no. 31, bepalende de opneming in de afzonderlijke afdeling van het Afkondigingsblad van Aruba van de tekst van de Landsverordening Telecommunicatiebedrijf Aruba.

No. GT 11 Landsbesluit van 4 september 1992 no. 5, bepalende de opneming in de afzonderlijke afdeling van het Afkondigingsblad van Aruba van de Landsverordening besmettelijke ziekten.

VERKORTE BALANS VAN DE CENTRALE BANK VAN ARUBA

30 SEPTEMBER 1992

(ARTIKEL 32 VAN DE CENTRALE BANKVERORDENING)

ACTIVA	AFL.	PASSIVA	AFL.
Goud en vorderingen in goud	47.371.786	Bankbiljetten in omloop	73.838.355
Vorderingen en waardepapieren		Verplichtingen aan ingezetenen:	
in buitenlandse geldsoorten	250.129.858	- Overheid	4.172.861
Diverse rekeningen	3.710.942	- Rekening Meerjarenplan	8.468.647
Drukkosten bankbiljetten	452.135	- Banken	147.826.800
Inventaris	1.418.468	- Overige instellingen	3.741.540
Gebouwen	2.926.090	Verplichtingen aan niet-ingezetenen	1.769.561
Kosten nieuwbouw	700.402	Gelden in consignatie	1.444.763
		Diverse rekeningen	2.748.683
		Waarderingsverschillen goud en	
		deviezen	38.599.160
		Herwaarderingsrekening	99.311
		Reserve voor nieuw bankgebouw	4.000.000
		Algemene reserve	10.000.000
		Kapitaal	10.000.000
	306.709.681		306.709.681

Disconto : 8.5 %
Beleningsrente : 9.5 %

ARTHUR S. IRAUSQUIN
PRESIDENT
CENTRALE BANK VAN ARUBA

BEKENDMAKING AAN DE SCHEEPVAART NR. 280/1992
(Voorschriften voor de waterdichte afsluiting,
de stabiliteit en de waterdichte indeling
van offshore bevoorradingsschepen)

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

Overwegende:

dat in de artikelen 9, 67a, eerste lid, en 135, derde lid, onder a, van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367)*) bepalingen zijn opgenomen over stabiliteit;

dat in de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 279/1992 voorschriften zijn gegeven met betrekking tot de stabiliteitsgegevens en stabiliteitscriteria voor de intacte stabiliteit voor schepen, geen offshore bevoorradingsschepen of onbemande pontons voor het vervoer van deklading zijnde;

dat de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tijdens haar 12e zitting van 19 november 1981 Resolutie A469 (XII), houdende voorschriften ten aanzien van het ontwerp en constructie van offshore bevoorradingsschepen heeft aanvaard;

dat daarnaast de Algemene Vergadering van de IMO tijdens haar 14e zitting op 20 november 1985 de Resolutie A562(14) heeft aangenomen, houdende voorschriften ter bepaling van de invloed van de wind op de intacte stabiliteit.

dat het thans noodzakelijk is uitvoering te geven aan de Resolutie met betrekking tot de waterdichte afsluiting, de stabiliteit in zowel de intacte als de lekke toestand en de waterdichte indeling alsmede aan de Resolutie met betrekking tot de invloed van de windvang op de intacte stabiliteit.

Gelet op artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367)

Maakt bekend:

Artikel 1

De waterdichte afsluiting, de stabiliteit van offshore bevoorradings-schepen, zowel in intacte als in lekke toestand, en de waterdichte indeling moet voldoen aan het bepaalde in de bij deze Bekendmaking behorende bijlagen.

Artikel 2

Deze bekendmaking treedt in werking met ingang van de dertigste dag na publicatie in de Staatscourant.

Deze bekendmaking zal worden geplaatst in de Staatscourant, de Curaçaosche Courant en de Landscourant van Aruba.

Rijswijk, 13 februari 1992

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie,

drs. J.K. Vreeswijk

* Laatstelijk gewijzigd bij Koninkrijk Besluit van 14 januari 1992 (Stb. 35)

Bijlagen I en II betreffende de voorschriften voor de waterdichte afsluiting, de stabiliteit en de waterdichte indeling van offshore bevoorradingsschepen

(behoort bij de Bekendmaking aan de Scheepvaart nr. 280/1992)

INHOUDSOPGAVE

BIJLAGE I

1 ALGEMEEN

1.1 Definities
Voor de toepassing van de Bekendmaking en bijbehorende Bijlagen wordt verstaan onder:

1.1.1 Offshore bevoorradingsschip: een schip dat
.1 in hoofdzaak wordt gebruikt voor het vervoer van voorraden, materialen en uitrustingsstukken naar offshore-installaties; en
.2 is ontworpen met voorlijk gelegen accommodatieruimten en brug en met een zich in het achterschip bevindend blootgesteld ladingdek ten behoeve van ladingbehandeling op zee.

1.1.2 Offshore-installatie:
een constructie op zee ten dienste van de opsporing of winning van delfstoffen of een daarmee gelijk te stellen installatie.

1.1.3 Lengte:
de lengte (L) van een schip zoals omschreven in artikel 2, eerste lid, van bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

1.1.4 Loodlijnen:
de loodlijnen zoals omschreven in artikel 2, tweede lid, van bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

1.1.5 Dicht tegen weer en wind:
de mate van waterdichtheid zoals omschreven in artikel 2, twaalfde lid, van bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

1.1.6 Zomervrijboord:
het vrijboord zoals omschreven in artikel 40, eerste lid van bijlage I van het Schepenbesluit 1965.

2. VOORZIENINGEN EN MAATREGELEN TEGEN KAPSEIZEN

2.1. Waterdichte afsluiting en constructieve voorzieningen tegen kapseizen.

2.1.1 Ontluchtingen en ventilatiekokers moeten op een beschermde plaats zijn aangebracht om beschadiging tijdens ladingbehandeling te voorkomen en om de mogelijkheid tot instromen van water zoveel mogelijk te voorkomen. Ontluchtingen op blootgestelde lading- en bakdekken moeten zijn voorzien van automatisch werkende afsluitmiddelen.

2.1.2 Toegangen tot de ruimte voor machines moeten zich, indien mogelijk, in de bak bevinden. Elke toegang vanaf het blootgestelde ladingdek tot de riumte voor machines moet zijn afgesloten met twee achtereenvolgens te passeren deuren, die dicht tegen weer en wind kunnen worden afgesloten door middel van pakking en knevels of andere gelijkwaardige middelen. De toegang tot een ruimte onder het blootgestelde ladingdek moet bij voorkeur zijn gelegen in een boven-

bouw of zijn gerealiseerd vanaf een bovenbouwdek.

2.1.3 Aan de plaats van de ventilatiekokers op de ruimte voor machines moet bijzondere aandacht worden geschonken. Bij voorkeur moeten deze kokers worden geplaatst op het bovenbouwdek of op een daarmee overeenkomend niveau indien geen bovenbouw is aangebracht.

2.1.4 Luiken en deuren die toegang geven tot het ladingdek moeten tijdens de vaart gesloten worden gehouden, tenzij het scheepsbedrijf zich hier tegen verzet. In dat geval moeten zij steeds onmiddellijk gesloten kunnen worden en van een waarschuwing zijn voorzien, waaruit duidelijk blijkt dat zij onmiddellijk na gebruik moeten worden gesloten.

2.1.5 De oppervlakte van de waterloospoorten in de verschansing ter weerszijde van het ladingdek moet ten minste voldoen aan het bepaalde in artikel 24 van Bijlage I van het Schepenbesluit 1965. De verdeling van de waterloospoorten moet zodanig zijn dat een optimale afvoer verzekerd is van het, zich in en tussen een deklading pijpen en in de nissen aan de achterzijde van de bak, verzamelde water.
In deze waterloospoorten mogen geen kleppen zijn aangebracht op schepen die worden gebruikt in gebieden met een gerede kans op ijsafzetting.

2.1.6 De oppervlakte van de openingen voor afvoer van water vanaf een dekgedeelte bestemd voor de stuwage van pijpen, moet aanzienlijk groter zijn dan de vereiste oppervlakte voor waterloospoorten in de verschansing ter weerszijde van het ladingdek. De afvoeropeningen mogen niet van kleppen zijn voorzien.

2.1.7 Een slepend schip moet zijn voorzien van middelen om de sleeplijn snel te kunnen laten slippen.

2.2 Voorzorgmaatregelen tegen kapseizen

2.2.1 De deklading moet zodanig zijn gestuwd dat de waterloospoorten, alsmede de spuimogelijkheid van de dekgedeelten voor de stuwage van pijpen, op generlei wijze wordt versperd of belemmerd.

2.2.2 Een schip dat wordt gebezigd voor het slepen mag geen deklading vervoeren, anders dan een behoorlijk gestuwde beperkte hoeveelheid die noch de veiligheid van het werk van de bemanning aan dek, noch de juiste werking van de sleepinrichting belemmert.

2.2.3 In alle beladingstoestanden moet op het hek een vrijboord van ten minste 0,005 L worden gehandhaafd.

3. INTACTE STABILITEIT

3.1 Tekeningen en bescheiden

De tekeningen en bescheiden die ter beoordeling van de stabiliteit moeten worden ingediend moeten bestaan uit:

3.1.1 Een berekeningsverslag van de met het schip gehouden hellingproef bevatten-

de:

.1 de berekening van de massa van het ledige bedrijfsklaar schip;

.2 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in hoogte boven de basislijn (KG), volgens de norm NEN 3085;

.3 de berekening van de ligging van gewichtszwaartepunt van het ledige bedrijfsklare schip in lengte ten opzichte van de achterloodlijn of ten opzichte van de ½ L_{ord} (G1), één en ander volgens de norm NEN 3085.

3.1.2 Stabiliteitsgegevens bestaande uit:

.1 een capaciteitsplan dat de nodige gegevens betreffende tanks en eventuele laadruimten bevat. Op het plan moet door middel van een tekening van de langsdoorsnede van het schip, alsmede van de nodige horizontale doorsneden over dubbele bodemtanks, enz. de juiste ligging en de bestemming van de verschillende compartimenten zijn aangegeven.
In de vorm van een tabel moet op het capaciteitsplan de inhouden van de verschillende tanks en laadruimten met de ligging van de bijbehorende zwaartepunten in hoogte boven de basislijn en in lengte ten opzichte van de achterloodlijn of ten opzichte van ½ L_{ord}, één en ander volgens de norm NEN 3085, zijn vermeld;
L^{ord}, één en ander volgens de norm NEN 3085, zijn vermeld;
In deze tabel moet voor elke tank tevens de invloed van het vrije vloeistofoppervlak in de tank zijn aangeven;

.2 een carènediagram met inbegrip van de krommen van spantoppervlakken (Bonjean-krommen) en de krommen van spantmomenten [1]) ter controle van de hydrostatische gegevens in het berekeningsverslag van de hellingproef. De berekening van de gegevens voor het carènediagram moet in overeenstemming met het gestelde in Bijlage II worden uitgevoerd.
Indien de hydrostatische gegevens in het berekeningsverslag van de hellingproef direct zijn berekend bij de trim en de diepgangen behorende bij de toestand tijdens de hellingproef en met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaard computerprogramma, behoeft een dergelijk carènediagram niet te worden ingediend.

.3 een diagram van de dwarskrommen van statische stabiliteit voor hellingen van 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 en 60 graden zijnde de grafieken van KNsinϕ, uitgezet op het deplacement in tonnen van 1000 kg, op buitenkant huid met aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3 [1]). Hierin is de KNsinϕ de afstand van het kielpunt (K) - het snijpunt van de hartlijn van het schip met malkant spant, ter plaatse van het grootspant - tot de lijn van opdrijvende kracht bij de betreffende helling. De berekening moet in overeenstemming met het gestelde in Bijlage II worden uitgevoerd.

.4 de berekening van de ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte en in lengte, van de diepgangen voor en achter, van de aanvangsmetacenterhoogte (GM) en van de kromme van de armen vanstatische

[1]) Deze gegevens mogen ook in de vorm van daartoe geëigende tabellen worden ingediend.

stabiliteit voor de volgende beladingstoestanden van het schip:

.4.1 vertrek uit de haven, met het schip zodanig afgeladen tot het zomermerk met eventueel onderdeks gestuwde lading, met lading aan dek waarvan de plaats en het gewicht is gespecificeerd, met volledige voorraden, met volle bunkers en drinkwatertanks, dat deze toestand overeenkomt met de ongunstigste belading die in de praktijk zal plaatsvinden;

.4.2 aankomst in haven, als aangegeven in .4.1 en met een restant aan voorraden, brandstof en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de in .4.1 gegeven hoeveelheden;

.4.3 vertrek uit haven in ballasttoestand, zonder lading doch met volledige voorraden, volle bunkers en drinkwatertanks;

.4.4 aankomst in haven in ballasttoestand zonder lading en met een restant aan voorraden, brandstof en drinkwater overeenkomende met 10 percent van de in .4.3 gegeven hoeveelheden;

.4.5 de uit oogpunt van stabiliteit meest ongunstige bedrijfstoestand;

.4.6 andere relevante voorgenomen beladingstoestanden, rekening houdend met de wijze van gebruik van het schip.

Bij de berekening van de beladingstoestanden genoemd onder .4.1 tot en met .4.6 moet rekening worden gehouden met de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks alsmede met de invloed van de wind op het schip, zoals aangegeven onder 4. resp. 5. van Bijlage II. Tevens moet rekening worden gehouden met de in 3.2 gestelde aannamen.

Bij elke beladingstoestand dient op klein formaat de verdeling van de lading en de vulling van de tanks te worden aangegeven in een of meer langsdoorsneden van het schip.

.5 een tabel waarin voor een voldoende aantal diepgangen (ten opzichte van de onderkant van de kielplaat), de volgende hydrostatische gegevens van het schip kunnen worden afgelezen:

deplacement in zoet water met een dichtheid van 1.000 t/m^3 op buitenkant huid met aanhangsels, in tonnen van 1000 kg;

gewicht, nodig voor 1 cm diepgangsverandering in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3, in tonnen van 1000 kg;

moment, nodig voor 1 cm totale trimverandering op de diepgangschalen in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3, in tonnemeters;

drukkingspunt in lengte ten opzichte van de lijn als bedoeld in .3 in meters;

zwaartepunt van de lastlijn in lengte ten opzichte van de lijn als bedoeld in .3 in meters;

dwarsmetacentrum boven de basislijn in meters;

Teneinde de diverse hydrostatische gegevens nauwkeurig te kunnen vaststellen mogen de diepgangsverschillen niet groter zijn dan 2 cm.

.6 een tekening waaruit op eenvoudige wijze het verband tussen de op de diepgangsmerken afgelezen diepgangen, en de gemiddelde diepgang op $\frac{1}{2}$ L_{ord} kan worden afgeleid. Deze tekening kan worden gecombineerd met de tekening "plaatsing diepgangsmerken";

.7 een kromme van maximaal toelaatbare KG waarbij nog wordt voldaan aan de criteria genoemd in 3.3, uitgezet op de diepgang in meters ten opzichte van de onderkant van de kielplaat en op het deplacement in tonnen van 1000 kg op buitenkant huid met aanhangsels in zout water met een dichtheid van 1,025 t/m^3.

Hierbij geeft KG de ligging van het gewichtszwaartepunt boven de basislijn aan, nadat dit is gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in de tanks.
In het algemeen zullen de in het bedrijf voorkomende trimtoestanden van de offshore bevoorradingsschepen een merkbare invloed hebben op de hydrostatische gegevens en op de armen van statische stabiliteit. In dat geval moeten meerdere krommen van maximaal toelaatbare KG worden ingediend.

.8 informatie ten behoeve van het juiste gebruik van een eventueel aanwezige inrichting voor de demping van de slingerbeweging van het schip.

3.2 Aannamen met betrekking tot de beladingstoestanden

Met betrekking tot de berekening van de beladingstoestanden gelden de volgende aannamen:

.1 als het schip voorzien is van ladingtanks moeten de beladingstoestanden omschreven in 3.1.2.4.1 en 3.1.2.4.2 eerst worden berekend met de ladingtanks gevuld en vervolgens met de ladingtanks leeg;

.2 indien ter voldoening aan de stabiliteitscriteria in enige beladingstoestand een hoeveelheid ballastwater noodzakelijk is, moet dit in de berekening van de betreffende beladingstoestand gedetailleerd en duidelijk zijn aangegeven;

.3 indien lading aan dek wordt vervoerd moet de ligging van het zwaartepunt, zowel in de lengte als in hoogte, alsmede een realistisch stuwgewicht worden bepaald en opgenomen in de betreffende beladingstoestand;

.4 indien pijpen aan dek worden vervoerd moet een hoeveelheid ingesloten water, ter grootte van een bepaald percentage van het netto volume in en tussen de deklading pijpen, in rekening worden gebracht. Als

netto volume moet worden genomen het inwendige volume van de pijpen alsmede het volume tussen de pijpen. Het percentage moet 30 bedragen indien het vrijboord ter plaatse van ½ L_{11} gelijk is aan of minder is dan 0,015 L en 10 indien het vrijboord ter plaatse van ½ L_{11} gelijk is aan of groter is dan 0,03 L. Voor tussengelegen waarden voor het vrijboord ter plaatse van ½ L_{11} mag het percentage door middel van lineaire interpolatie worden verkregen.

3.3. Stabiliteitscriteria

3.3.1 In alle beladingstoestanden moet aan de volgende stabiliteitscriteria worden voldaan:

.1 de dynamische weg mag bij een helling van 30 graden niet kleiner zijn dan 0,055 meterradialen en bij een helling van 40 graden of bij de helling waarbij het schip gevuld raakt (ϕ_f) [2]) indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner dan 0,09 meterradialen. Daarenboven moet de dynamische weg tussen een hellingshoek van 30 en 40 graden danwel tussen 30 graden en ϕ_f, indien deze minder is dan 40 graden, niet kleiner zijn dan 0,03 meterradialen;

.2 de arm van statische stabiliteit moet bij een helling van 30 graden of meer ten minste 0,20 m bedragen;

.3 de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit moet bij voorkeur worden bereikt bij een helling van ten minste 30 graden, doch in geen geval bij een helling van minder dan 25 graden;

.4 de aanvangsmetacenterhoogte mag niet kleiner zijn dan 0,15 m.

3.3.2. Indien het ten gevolge van de scheepsgeometrie praktisch niet mogelijk is te voldoen aan de in 3.3.1. gegeven stabiliteitscriteria, moet aan de volgende gelijkwaardige criteria worden voldaan;

.1 de dynamische weg mag bij een helling van 15 graden, indien de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit optreedt bij 15 graden, niet kleiner zijn dan 0,070 meterradialen. Treedt de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit op bij 30 graden of meer dan moet de dynamische weg bij 30 graden ten minste 0,055 meterradialen bedragen. Indien de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit optreedt tussen 15 en 30 graden, moet de dynamische weg bij de helling waarbij deze maximaal wordt bereikt, ten minste:

$0,055 + 0,001\ (30 - \phi_{max})$ [3]) meterradialen bedragen;

---

[2]) De helling waarbij het schip vervuld raakt (ϕ_f) is de helling waarbij openingen in de romp, bovenbouwen of dekhuizen, die niet waterdicht kunnen worden afgesloten, onder water komen. Bij de toepassing van dit criterium behoeven kleine openingen waar doorheen naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie binnenstromend water niet verder in het schip kan binnendringen, niet als open te worden beschouwd.

[3]) ϕ_{max} is de helling in graden waarbij de armen van statische stabiliteit de maximale

waarde bereikt.

.2 de dynamische weg tussen een hellingshoek van 30 en 40 graden, danwel tussen 30 graden en ϕ_f, indien deze minder is dan 40 graden, mag niet kleiner zijn dan 0,03 meterradialen;

.3 de arm van statische stabiliteit moet bij een helling van 30 graden of meer ten minste 0,20 m bedragen;

.4 de maximale waarde van de armen van statische stabiliteit moet worden bereikt bij een helling van ten minste 15 graden;

.5 de aanvangsmetacenteringhoogte mag niet kleiner zijn dan 0,15 m.

3.3.3 De ten gevolge van het windmoment optredende helling (ϕ_c) mag niet meer bedragen dan:
- 50 graden; of
- de helling (ϕ^f), waarbij het schip vervuld raakt, indien deze helling kleiner is dan 50 graden; of
- de helling (ϕ_v), waarbij, voor het schip onder invloed van het windmoment, geen herstellend moment aanwezig is, indien deze kleiner is dan ϕ_f en 50 graden.

De bereking van de invloed van de wind moet in overeenstemming zijn met het gestelde in Bijlage II.

3.3.4 De in 3.3.1 en 3.3.2 genoemde stabiliteitscriteria moeten als minima worden gezien. Er worden geen maxima gesteld, doch het is raadzaam om extreme waarden te vermijden omdat deze tot versnellingskrachten kunnen leiden die schadelijk kunnen zijn voor het schip, de bemanning, de uitrusting of het veilige vervoer van de lading.

3.3.5 Bij gebruik van inrichtingen voor de demping van de slingerbeweging van het schip moet worden aangetoond dat aan de stabiliteitscriteria in 3.3.1 danwel 3.3.2 wordt voldaan bij in werking zijnde inrichtingen.

3.4. Stabiliteitsgegevens aan boord

Een goedgekeurd stabiliteitsboek bevattende de documenten genoemd in 3.1.2 onder .1, .3, .4, .5, .6, .7 en .8 moet zich aan boord bevinden.

4 WATERDICHTE INDELING EN LEKSTABILITEIT

4.1 Algemeen

Het schip moet, uitgaande van de in 3.1.2.4 omschreven beladingstoestanden en van de aannamen voor beschadigingen omschreven in 4.2, voldoen aan de lekstabiliteitseisen omschreven in 4.3.

4.2 Aannamen betreffende beschadigingen

4.2.1 De schade moet geacht worden op elke plaats van de scheepslengte, doch

niet ter plaatse van een waterdicht dwarsschot, op te treden.

4.2.2 Aangenomen moet worden dat de beschadiging zich in verticale zin uitstrekt vanaf de lijn van onderkant spanten tot aan de onderzijde van het ladingdek, of de voortzetting van dit dek.

4.2.3 Aangenomen moet worden dat de beschadiging zich in dwarsscheepse zin uitstrekt vanaf de huid tot een binnenboord gelegen lijn die zich ter hoogte van de waterlijn bij zomeruitwatering bevindt op een afstand van 760 mm vanaf de huid, loodrecht gemeten op het vlak van kiel en stevens.

4.2.4 Een waterdicht dwarsschot dat zich uitstrekt van de zijde van het schip tot aan een langsschot mag voor de berekening van de lekstabiliteit als een waterdicht dwarsschot worden beschouwd indien het langsschot ter hoogte van de waterlijn bij zomeruitwatering ten minste 760 mm uit de huid is gelegen.

4.2.5 Als pijpen, kokers of tunnels gelegen zijn binnen de aangenomen omvang van de beschadiging, moeten voor elk lekgeval voorzieningen zijn getroffen om het binnendringen van water te voorkomen in afdelingen, anders dan die waarvan al bij het beschouwde lekgeval moet worden aangenomen dat zij vervuld raken.

4.2.6 Als beschadigingen van geringere omvang dan omschreven in 4.2.2 en/of 4.2.3 resulteren in een uit oogpunt van lekstabiliteit meer gevaarlijke toestand, moet deze geringere omvang van beschadiging bij de berekening van de lekstabiliteit worden aangehouden.

4.2.7 Indien een waterdicht dwarsschot van een dubbele bodem- of zijtank gelegen is binnen de omvang van de aan te nemen dwarsscheepse beschadiging en daarbinnen een sprong vertoont van meer dan 3.05 m, moeten de dubbele bodem- of zijtanks aan de voor- en achterzijde van deze sprong, gerekend worden eveneens vervuld te zijn geraakt.

4.3. Lekstabiliteitseisen

4.3.1 De waterlijn in de eindtoestand na vollopen, bepaald door rekening te houden met de mate van inzinking, slagzij en trim, moet zich bevinden beneden beneden de onderkant van openingen waardoor het schip verder vervuld zou kunnen raken. Onder deze openingen moeten worden begrepen luchtpijpen, ventilatiekokers en die openingen welke door middel van tegen weer en wind dichte deuren of luiken worden gesloten. Openingen welke worden gesloten door middel van waterdichte mangatdeksels en verzonken waterdichte stortranden, kleine waterdichte luiken van ladingtanks die een zeer grote waterdichtheid van het dek waarborgen, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, alsmede vaste lichtranden mogen hiervan worden uitgezonderd.

4.3.2 De slagzij ten gevolge van het asymetrisch volstromen mag na het vollopen niet meer bedragen dan 15°. Deze slagzij mag 17° bedragen indien het dek niet te water geraakt.

4.3.3 In de eindtoestand na het vollopen moet de kromme van armen van statische stabiliteit een minimum bereik hebben van 20 graden voorbij de evenwichts-

toestand tezamen met een resterende maximale oprichtende arm van tenminste 100 mm binnen het bereik van 20 graden. Onbeschermde openingen mogen niet onder water komen binnen dit bereik, tenzij in de berekeningen is aangenomen dat de betrokken ruimte eveneens vervuld is geraakt. Binnen dit bereik mogen de in 4.3.1 omschreven openingen en andere, tegen weer en wind afsluitbare openingen onder water komen.

4.3.4 Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet worden aangetoond dat ook in tussentijdse stadia van vollopen de stabiliteit van het schip voldoende is.

4.4. Aannamen betreffende de lekstabiliteitsberekeningen

4.4.1 Ter voldoening aan het bepaalde in 4.3 moeten berekeningen worden overgelegd waarin de scheepsvorm, de plaats, vorm en permeabiliteit van de beschadigde afdelingen alsmede de verdeling, de relatieve dichtheid en de invloed van vrije vloeistofoppervlakte in aanmerking is genomen.

4.4.2 Voor de permeabiliteit van ruimten waarvan wordt aangenomen dat zij zullen worden beschadigd moeten de volgende waarden worden gebruikt:

Ruimte	Permeabiliteit
bestemd voor voorraden	0,60
ingenomen door verblijven	0,95
ingenomen door machines	0,85
loze ruimten	0,95
bestemd voor droge lading	0,95

De permeabiliteit van tanks moet in overeenstemming zijn met de hoeveelheid vloeistof die wordt vervoerd, zoals dat blijkt uit de in 3.1 omschreven beladingstoestanden. De permeabiliteit van lege tanks mag niet minder zijn dan 0,95.

4.4.3 De invloed van vrije vloeistofoppervlakte moet, voor elke afdeling, worden bepaald bij een hellingshoek van 5 graden of de invloed van vrije vloeistofoppervlakken moet worden bepaald over het gehele bereik van positieve, oprichtende armen door het moment van de dwarsscheepse verplaatsing van de vloeistof te berekenen.

4.4.4 Van elke soort vloeistof die door het schip wordt verbruikt moet in de berekeningen de invloed van vrije vloeistofoppervlakken voor ten minste één samenstel van dwarsscheepsverbonden tanks of een enkele middentank tot uiting komen. De tank of tanks waarvan de invloed van het vrije vloeistofoppervlak het grootste is, moet daarbij in rekening worden gebracht.

4.4.5 Ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mag, als alternatief, de daadwerkelijke invloed van de vrije vloeistofoppervlakken in rekening worden gebracht.

BIJLAGE II

1. Algemeen

1.1. De basislijn voor het carènediagram en voor het diagram van de dwarskrommen van statische stabiliteit moet evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden getrokken door het snijpunt van malkant spant met de hartlijn van het schip, ter plaatse ½ L_{ord}; een en ander volgens de norm NEN 3085.

1.2 De gegevens voor het carènediagram en de dwarskrommen van statische stabiliteit moet door middel van door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvaarde computerprogramma's worden berekend[4]).

1.3 De hydrostatische gegevens en de dwarskrommen van statische stabiliteit moeten worden vervaardigd voor de in de praktijk voorkomende trimtoestanden, waarbij rekening wordt gehouden met de verandering van de trim ten gevolge van een optredende helling. De berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit moeten worden uitgevoerd onder de aanname dat het schip tijdens het hellen vrij kan vertrimmen;

2. Carènediagram

De berekeningen moeten worden uitgevoerd tot een diepgang die ruimschoots boven de ontwerpdiepgang ligt en ten minste gelijk is aan 85 percent van de holte tot het vrijboorddek.

3. Dwarskrommen van statische stabiliteit

3.1 In de berekening van de dwarskrommen van statische stabiliteit mag rekening worden gehouden met een eventueel aanwezige dekbedekking.

3.2 Met betrekking tot de waterdichte afsluiting van bovenbouwen, dekhuizen en dergelijke geldt het volgende:

.1 gesloten bovenbouwen die voldoen aan het bepaalde in artikel 2, tiende lid, onder b, van bijlage I van het Schepenbesluit 1965, mogen in rekening worden gebracht;

.2 gesloten bovenbouwen onder het tweede dek boven het vrijboorddek die voldoen aan het bepaalde onder .1, mogen eveneens in rekening worden gebracht;

[4]) Van de door middel van computerprogramma's berekende gegevens dienen de volledige in- en uitvoergegevens, alsmede zonodig een uitgebreide programmabeschrijving in enkelvoud te worden ingediend.

.3 dekhuizen op het vrijboorddek mogen in rekening worden gebracht mits zij voldoen aan het bepaalde onder .1 voor gesloten bovenbouwen;

.4 indien dekhuizen op het vrijboorddek voldoen aan het bepaalde onder .1 met uitzondering van de voorgeschreven extra uitgang naar een hoger gelegen dek, mogen deze dekhuizen niet in rekening worden gebracht;
openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd, ook indien zij niet van afsluitmiddelen zijn voorzien;

.5 dekhuizen op het vrijboorddek waarvan de toegangsopeningen niet zijn voorzien van deuren die voldoen aan het bepaalde in artikel 12 van bijlage I van het Schepenbesluit 1965, mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het vrijboorddek binnen deze dekhuizen worden als gesloten beschouwd indien zij zijn voorzien van afsluitmiddelen die voldoen aan het bepaalde in de artikelen 15, 16, 17 of 18 van bijlage I van genoemd Besluit;

.6 dekhuizen onder het tweede of hoger gelegen dek boven het vrijboorddek mogen niet in rekening worden gebracht; openingen in het dek binnen deze dekhuizen mogen echter als gesloten worden beschouwd;

.7 bovenbouwen en dekhuizen die niet voldoen aan het bepaalde onder .1. mogen in rekening worden gebracht tot aan de helling waarbij de onderzijde van toegangsopeningen e.d. onder water komt (bij deze helling moet de kromme van de armen van statische stabiliteit één of meer sprongen vertonen terwijl bij grotere hellingen de volgelopen ruimten worden geacht geen bijdrage meer te leveren in de stabiliteit);

.8 indien het schip door enige opening zou vollopen en zinken, moet de kromme van de armen van statische stabiliteit worden afgekapt bij de bijbehorende hoek waarbij het schip volloopt, en er moet worden aangenomen dat het schip geen stabiliteit meer bezit;

.9 kleine openingen die zijn bestemd voor het doorvoeren van trossen, ankerkettingen, enz., alsmede de spui-openingen die bij een helling van minder dan 30 graden onder water komen, moeten als open worden beschouwd indien daardoor naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie hoeveelheden water van betekenis in het schip kunnen binnendringen;

4. Invloed van vrije vloeistofoppervlakken

4.1 De invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks moet in alle beladingstoestanden als volgt op de aanvangsmetacenterhoogte (GM) en de armen van statische stabiliteit in rekening worden gebracht:

.1 voor elk type vloeistof, ballastwater daaronder begrepen, moeten de afzonderlijke tanks of combinaties van tanks die in een bepaalde beladingstoestand gelijktijdig gedeeltelijk gevuld ('slack') zijn, in aanmerking worden genomen;

.2 bij het vaststellen van de tanks die in een bepaalde beladingstoestand 'slack' zijn, moet worden aangenomen dat die tanks 'slack' zijn die, ten gevolge van hun geometrie bij een helling van 30° en een vulling van 50 percent, het grootste hellende moment opleveren;

.3 de schijnbare vermindering van GM kan voor elke tank afzonderlijk worden bepaald met de formule

$$\frac{\gamma i}{\Delta} \text{ meter}$$

waarin

γ = de dichtheid van de vloeistof in de tank in t/m^3
i = het dwarstraagheidsmoment (het grootste in rekening te brengen kwadratisch oppervlaktemoment) van het vloeistofoppervlak in de tank in m^4 en
Δ = het deplacement van het schip in de betreffende beladingstoestand in tonnen van 1000 kg.

.4 de kromme van de armen van statische stabiliteit moet worden bepaald met inachtname van de ten gevolge van de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken schijnbaar gewijzigde ligging van het gewichtszwaartepunt in hoogte boven de basislijn (KG'). De waarde van KG moet daartoe worden vermeerderd met de berekende vermindering van GM als aangegeven in .3.

.5 indien de invloed van de vrije vloeistofoppervlakken op de stabiliteit bij verschillende hellingen aanzienlijk is, kan in afwijking van het gestelde in .3, de vermindering van de armen van statische stabiliteit bij de verschillende hellingshoeken voor elk afzonderlijke tank met de volgende formule worden bepaald

$$\frac{v.b.\gamma.k.\sqrt{\delta}}{\Delta} \text{ meter}$$

v = de totale inhoud van de tank in m^3
b = de grootste breedte van de tank in m^3
γ = de dichtheid van de vloeistof in de tank in t/m^3

δ = $\frac{v}{lbh}$ = de volheidscoëfficient in de tank;

h = de grootste hoogte van de tank in m;
l = de grootste hoogte van de tank in m;
k = een dimensieloze factor welke afhankelijk van verhouding b/h van de tank moet worden bepaald met behulp van de volgende tabel. Tussen gelegen waarden mogen door middel van interpolatie worden bepaald;

.6 Kleine tanks die aan de volgende voorwaarde voldoen, waarbij de waarde van h correspondeert met een hellingshoek van 30 graden, behoeven niet in rekening te worden gebracht:

$vb\gamma k\sqrt{\delta} < 0{,}001\,\Delta_{min}$

waarin:

Δ_{min} = het kleinste deplacement in t.

.7 De invloed van de normaal in lege tanks achterblijvende vloeistoffen behoeft niet in rekening te worden gebracht.

TABEL VOOR WAARDEN VAN COEFFICIENT "K" VOOR HET BEREKENEN VAN CORRECTIES VOOR VRIJE VLOEISTOFOPPERVLAKKEN

$$k = \frac{\sin\Phi}{12}\left(1+\frac{\tan^2\Phi}{2}\right) x\, b/h$$

where $\cot\Phi \geq b/h$

$$k = \frac{\cos\Phi}{8}\left(1+\frac{\tan\Phi}{b/h}\right) - \frac{\cos\Phi}{12(b/h)^2}\left(1+\frac{\cot^2\Phi}{2}\right)$$

where $\cot\Phi \leq b/h$

Φ / b/h	5°	10°	15°	20°	30°	40°	45°	50°	60°	70°	75°	80°	90°	Φ / b/h
20	0.11	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	20
10	0.07	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	10
5	0.04	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	5
3	0.02	0.04	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.05	0.04	3
2	0.01	0.03	0.04	0.05	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08	0.06	2
1.5	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	1.5
1	0.01	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.09	0.10	0.12	0.13	0.13	0.13	0.13	1
0.75	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.05	0.07	0.08	0.12	0.15	0.16	0.16	0.17	0.75
0.5	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.04	0.05	0.09	0.16	0.18	0.21	0.25	0.5
0.3	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.03	0.05	0.11	0.19	0.27	0.42	0.3
0.2	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.07	0.13	0.27	0.63	0.2
0.1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.06	0.14	1.25	0.1

5. Invloed van de wind

5.1. Ter bepaling van de invloed van de wind op een schip dient te worden uitgegaan van een dwarsscheeps op het schip werkende windstoot van langere duur. Hiertoe moet het volgende worden berekend:

.1 de zijdelingse oppervlakte van het schip boven de lastlijn, zijnde de geprojecteerde zijdelingse oppervlakte van de romp, verschansing, bovenbouwen, dekhuizen, luikhoofden, masten en laadbomen, enz.;

.2 de stationaire windbelasting, waar moet worden uitgegaan van een winddruk van 51,4 kg/m^2 op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip;

.3 de windbelasting tijdens een windstoot op de zijdelingse oppervlakte van het bovenwaterschip, zijnde 50 percent groter dan de stationaire windbelasting;

.4 het windmoment, zijnde het moment van de windbelasting berekend ten opzichte van het lateraal punt van het onderwaterschip;

.5 de windarm, zowel voor het stationaire geval als het geval van een windstoot, zijnde het windmoment gedeeld door het deplacement; deze windarm moet voor alle hellingen gelijk worden gehouden;

.6 de stationaire helling (ϕ_o) naar lij, zijnde de evenwichtstoestand bij een stationaire windbelasting;

.7 de slingeramplitude (ϕ_a) naar loef ten gevolge van een resonante slingerbeweging opgewekt door de golfbelasting; deze slingerhoek moet als volgt worden bepaald;

ϕ^a(graden) $= 109\ kC^1C^2\sqrt{rs}$

C_1 = factor te bepalen volgens Tabel 1

C_2 = factor te bepalen volgens Tabel 2

k = 1 voor een schip met een knikloze kimvorm zonder kimkielen en stafkiel

k = 0,7 voor een schip met een scherp geknikte knikvorm

k = factor te bepalen volgens Tabel 3 voor een schip met kimkielen en/of stafkiel

r = $0{,}73 \pm 0{,}6\ \overline{OG}/d$ met $\overline{OG}$: afstand van het gewichtszwaartepunt ten opzichte van de waterlijn in m (positief indien ligging gewichtszwaartepunt boven de waterlijn en negatief indien ligging gewichtszwaartepunt onder de waterlijn)

d = gemiddelde diepgang naar mal in m

s = factor te bepalen volgens Tabel 4 aan de hand van de slingerperiode T met $T = 2CB/\sqrt{\overline{GM}}$ seconden

waarin: $C = 0,373 + 0,023\ (B/d) - 0,043\ (L/100)$

$\overline{GM}$: aanvangsmetacenterhoogte gecorrigeerd voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken

Waarde van factor C_1

B/d	C_1
≥2,4	1,0
2,5	0,98
2,6	0,96
2,7	0,95
2,8	0,93
2,9	0,91
3,0	0,90
3,1	0,88
3,2	0,86
3,3	0,84
3,4	0,82
≥3,5	0,80

Tabel 1

Waarde van factor C_2

C_B	C_2
≤0,45	0,65
0,50	0,82
0,50	0,82
0,60	0,95
0,65	0,97
≥0,70	1,0

Tabel 2

Waarde van factor k

$\frac{100A_k}{LB}$	k
0	1,0
1,0	0,98
1,5	0,95
2,0	0,88
2,5	0,79
3,0	0,74
3,5	0,72
≥ 4,0	0,70

Tabel 3

Waarde van factor s

T	s
≤ 6	0,100
7	0,098
8	0,093
12	0,065
14	0,053
16	0,044
17	0,038
≥20	0,035

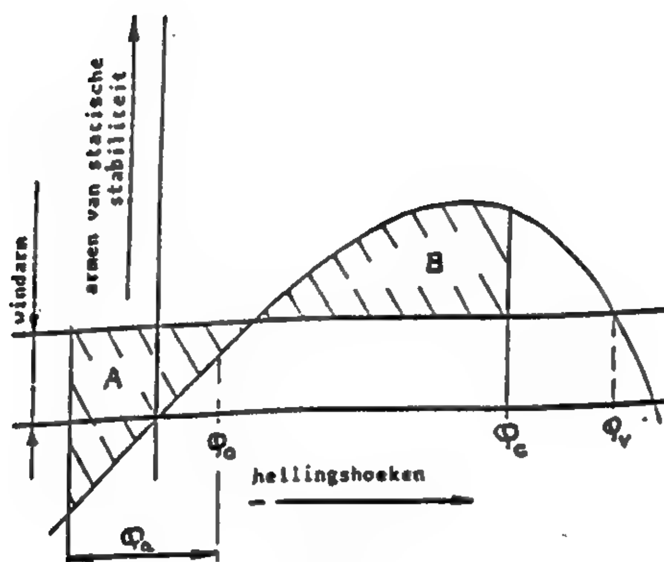
Tabel 4

(Tussenliggende waarden in tabellen 1 tot en met 4 worden door lineaire interpolatie verkregen)

De symbolen in de bovenstaande tabellen hebben de volgende betekenis:

L = lengte van het schip op de waterlijn in meters
B = breedte van het schip naar de mal in meters
d = gemiddelde diepgang van het schip naar de mal in meters
C_B = blokcoëfficient
A_k = totale oppervlakte van kimkielen, of de geprojecteerde laterale oppervlakte van de stafkiel, of de som van deze oppervlakten (m^2)

5.2 Voor de berekening van de ten gevolge van het windmoment, veroorzaakt door een windstoot, optredende helling (ϕ_c) moet worden uitgegaan van een hellingshoek (ϕ_a) naar loef gemeten vanuit de stationaire helling (ϕ_o) naar lij (zie figuur 2). Het in deze figuur aangegeven oppervlak B dient gelijk te zijn aan het aangegeven oppervlak A.


armen van statische stabiliteit
windarm
A
B
φ_o
φ_c
φ_v
φ_a
hellingshoeken

Figuur 2

MINISTERIELE REGELING
VAN 9 OKTOBER 1992
DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN:

In overweging genomen hebbende:
dat het wenselijk is de hoogst toelaatbare groothandels- en kleinhandelsprijzen voor bepaalde aardolieprodukten zoals vastgelegd in de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) te wijzigen;

HEEFT BESLOTEN:

Artikel I

Artikel 2 van de Prijsregeling aardolieprodukten (AB 1990 no. 57) komt voor wat betreft het gedeelte dat betrekking heeft op de verkoopprijzen van benzine extra en benzine unleaded als volgt te luiden:

Het is verboden in Aruba de navolgende aardolieprodukten te verkopen tegen een hogere groothandels- of kleinhandelsprijs per liter dan hieronder aangegeven:

groothandelsprijs:		
Benzine Extra	:	94,9 cent
Benzine Unleaded	:	97,7 cent
kleinhandelsprijs:		
Benzine Extra	:	102,2 cent
Benzine Unleaded	:	105,0 cent

Artikel II

Deze ministeriële regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van haar plaatsing in de Landscourant van Aruba en indien die dag na 14 oktober 1992 ligt, dan werkt deze terug tot en met 14 oktober 1992.

E. Briesen

MINISTERIELE REGELING
VAN 23 OKTOBER 1992
DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN:

In overweging genomen hebbende:
dat het wenselijk is de hoogst toelaatbare groothandels- en kleinhandelsprijzen voor bepaalde produkten, behorende tot de eerste levensbehoeften, zoals vastgesteld in de Prijsregeling eerste levensbehoeften (AB 1990 no. 86) te wijzigen;

HEEFT BESLOTEN:

Artikel I

De bijlage van de Prijsregeling eerste levensbehoeften (AB 1990 no. 86) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel/Merk	Inhoud	Hoogst toelaatbare prijs aan de kleinhandel		Hoogst toelaatbare prijs aan de consument	
a. Maismeel:					
PAN	Gelezen:				
	20/1 kg.	Afl.	22,40		
	1 kg.			Afl.	1,28
PHOEBE	Gelezen:				
-geel	18/2 lbs.(0,9 kg.)	-.	29,60		
	2 lbs.(0,9 kg.)			-.	1,87
	10/5 lbs.(2,3 kg.)	-.	36,44		
	5 lbs.(2,3 kg.)			-.	4,15
b. Suiker:					
COUNTRY CANE	Gelezen:				
-wit	12/5 lbs.(2,3 kg.)	-.	34,78		
	5 lbs.(2,3 kg.)			-.	3,19
c. Thee:					
LIPTON(PtoRico)	Gelezen:				
-teabags	12/24-2 gr.	-.	28,36		
	24-2 gr.			-.	2,69
-t/b decaf	12/48-2 gr.	-.	49,82		
	48-2 gr.			-.	4,73
d. Koffie:					
DOLCA	Gelezen:				
-instant	12/50 gr.	-.	20,18		
	50 gr.			-.	1,92
	12/125 gr.	-.	23,15		
	125 gr.			-.	2,20
MAXWELL HOUSE	Gelezen:				
-instant	12/12 oz.(340,2 gr.)	-.	105,21		
	12 oz.(340,2 gr.)			-.	9,99
-Col/Supr/decaf/ACM	12/12 oz.(0,3 kg)	-.	81,99		
	12 oz.(0,3 kg)			-.	7,79

-regular	24/13 oz.(0,4 kg.)	-.	96,32		
	13 oz.(0,4 kg.)			-.	4,58
-auto drip	24/13 oz.(0,4 kg.)	-.	96,30		
	13 oz.(0,4 kg.)			-.	4,57
-decaf AD	12/13 oz.(0,4 kg.)	-.	72,02		
	13 oz.(0,4 kg.)			-.	6,84
	12/26 oz.(0,7 kg.)	-.	138,35		
	26 oz.(0,7 kg.)			-.	13,14
SANKA	Gelezen:				
-instant	24/2 oz.(56,7 gr.)	-.	72,59		
	2 oz.(56,7 gr.)			-.	3,45
	24/4 oz.(113,4 gr.)	-.	132,05		
	4 oz.(113,4 gr.)			-.	6,27
e. Margarine:					
BECEL	Gelezen:				
-kuip/dieet	24/500 gr.	-.	75,26		
	500 gr.			-.	3,57
BLUE BAND	Gelezen:				
-halv/kuip	24/500 gr.	-.	49,69		
	500 gr.			-.	2,36
BLUE RIBBON	Gelezen:				
-pakjes	30/4-1/4 lb.(0,5 kg.)	-.	29,98		
	4-1/4 lb.(0,5 kg.)			-.	1,14
SHEDD	Gelezen:				
-sprd/tumbl.	24/8 oz.(0,2 kg.)	-.	25,62		
	8 oz.(0,2 kg.)			-.	1,22
f. Eetbare Olieen;					
CHEF CHOICE	Gelezen:				
-corn oil	6/1 gal.(3,785 lt.)	-.	36,42		
	1 gal.(3,785 lt.)			-.	6,68
GOLD	Gelezen:				
-corn oil	8/48 oz.(1,4 lt.)	-.	31,61		
	48 oz.(1,4 lt.)			-.	4,35
KRAFT	Gelezen:				
-100% c/oil	24/16 oz.(0,5 lt.)	-.	43,86		
	16 oz.(0,5 lt.)			-.	2,01
	12/32 oz.(0,9 lt.)	-.	39,08		
	32 oz.(0,9 lt.)			-.	3,58
	8/48 oz.(1,4 lt.)	-.	36,90		
	48 oz.(1,4 lt.)			-.	5,07
	9/64 oz.(1,9 lt.)	-.	56,77		
	64 oz.(1,9 lt.)			-.	6,94
	4/1 gal.(3,785 lt.)	-.	46,14		
	1 gal.(3,785 lt.)			-.	12,69
-veg. oil	24/16 oz.(0,5 lt.)	-.	33,97		
	16 oz.(0,5 lt.)			-.	1,56
	12/32 oz.(0,9 lt.)	-.	29,20		
	32 oz.(0,9 lt.)			-.	2,68
	8/48 oz.(1,4 lt.)	-.	27,14		
	48 oz.(1,4 lt.)			-.	3,73
	9/64 oz.(1,9 lt.)	-.	42,99		
	64 oz.(1,9 lt.)			-.	5,25
	4/1 gal.(3,8 lt.)	-.	32,78		
	1 gal.(3,8 lt.)			-.	9,01

g. Melkpoeder:

FARM	Gelezen:		
-instant	6/1800 gr.	-. 78,27	
	1800 gr.		-. 14,35
FRIESCHE VLAG	Gelezen:		
-volle mlkp	6/2268 gr.	-. 103,02	
	2268 gr.		-. 18,89
-instant/magere	24/400 gr.	-. 81,58	
	400 gr.		-. 3,74
	12/900 gr.	-. 89,15	
	900 gr.		-. 8,17
	6/1800 gr.	-. 83,33	
	1800 gr.		-. 15,28

h. Vloeibare Koffiemelk:

FRIESCHE VLAG	Gelezen:		
-geevap/onges.	48/410 gr.	-. 48,95	
	410 gr.		-. 1,16

Artikel II

Deze Ministeriële Regeling treedt in werking met ingang van de dag na die van haar plaatsing in de Landscourant van Aruba en indien die dag na 22 oktober 1992 ligt, dan werkt deze regeling terug tot en met 22 oktober 1992.

E. Briesen